

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تقدیم به:

روح همیشه حاضر پدرم و صد افسوس که کاروان مرگ مهلتش نداد تا
راهی را که با دلگرمی او آغاز نموده بودم، با او به انتها برسانم.

و

تقدیم به:

مادر همیشه صبورم، همو که ایستادن در این جایگاه را
مدیون نگرانی های پنهان در ژرفای نگاه مهربانش هستم.

تشکر و قدر دانی :

حمد و سپاس بی کران، خدای سبحان و یکتا را که به این بنده ناتوان توفیق عنایت فرمود تا این آغاز را به فرجام برسانم؛ چنان حمدی که شایسته آن وجود لایتناهی بوده و جز ذات مقدس او شمارش آن نتوان کرد.

اکنون که این پایان نامه به اتمام رسیده بر خود واجب می دانم که از اساتید گرانقدر جناب آقای دکتر حسین سیمایی که همواره با صبر و امیدواری راهنما و پاسخگوی سؤالات بنده بودند و نیز جناب آقای دکتر ابراهیم عبدی پور که پیوسته نقش مشاور و صاحب نظری دلسوز را در طول این مسیر پر فراز و نشیب بر عهده داشتند و نیز جناب آقای جعفر عبادالله، ناظر شکلی محترم پایان نامه؛ کمال تشکر و قدر دانی را بنمایم.

از سوی دیگر جا دارد که از دیگر اساتید ارجمند، جنابان آقایان دکتر محمد رضا پاسبان، دکتر غلامنبی فیض چکاب، دکتر علیرضا محمد زاده و ادقانی و دکتر حسین صفایی نیز؛ از برای همفکری ها و مشاوره های بی دریغشان، نهایت تشکر و سپاس را بجا آورم.

در پایان، از کلیه مسئولین مؤسسه حقوق تطبیقی که در جستجو و یافتن منابع اصلی این پژوهش به بنده بسیار یاری رساندند و دیگر عزیزان یاری رسان، کمال قدر دانی و تشکر را می نمایم.

چکیده:

براساس معاهده ژنو مصوب ۲۴ مه ۱۹۸۰، "حمل و نقل مرکب بین المللی" یا همان "ترابری چند نوعی بین المللی کالاها"؛ عبارتست از جابجایی بدون وقفه کالا از نقطه ای واقع در یک کشور به نقطه ای واقع در کشور دیگر که توسط حداقل دو نوع وسیله حمل متفاوت و تحت یک "قرارداد حمل و نقل مرکب" و در لوای بارنامه ای واحد به نام "بارنامه حمل مرکب" و تحت مسئولیت شخصی واحد که "عامل حمل و نقل مرکب" نامیده میشود، صورت می پذیرد و با توجه به استفاده بهینه از امکانات انواع حمل و نقل در این روش از حمل و نیز با عنایت به وجود خلاءهای قانونی محسوس در زمینه حقوق داخلی و برداشتهای متفاوت از برخی عبارات معاهده مزبور؛ آشنایی با مباحث اصلی آن یعنی مسئولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب چه به لحاظ تئوری و چه به لحاظ عملی، به هنگام بروز اختلافات پیچیده و رو به گسترش امروزی، می تواند مفید واقع شود. در این پژوهش که به شیوه تجزیه و تحلیل داده ها صورت پذیرفته است، به این نتایج رسیدیم که مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب که در واقع واسطه ایست میان مالک کالا و متصدیان حمل و نقل، مبتنی بر فرض تقصیر و از نوع تعهد به وسیله بوده و بر اساس نظام یکنواخت مسئولیت و با مراجعه به نظام زنجیره ای، در مورد مبلغ غرامت مورد محاسبه قرار می گیرد و در صورت ورود خسارت و احراز مسئولیت برای وی، طریق جبران آن بر اساس سقف قانونی قابل افزایش امکانپذیر بوده، لیکن سقف مذکور در صورت ارتکاب تقصیر عمدی و سنگین، رخ دادن خسارت در بخش معینی از مسیر و یا اعلام ارزش کالا از سوی فرستنده، قابل اسقاط می باشد. همچنین در معاهده مزبور عامل در مقابل مسئولیتهای یاد شده از حقوق بررسی و دریافت غرامت در صورت مواجهه با اظهارات نادرست صاحبان کالا، حق تخلیه و بی اثر ساختن کالا های خطرزا، حق مراجعه به فرستنده برای هزینه های اضافی و خسارات ناشی از بسته بندی نامناسب کالا و حق تحویل دادن کالا و پاره ای موارد حق حبس کالا و حتی طرح دعوی برای جبران خسارت بر اساس قرارداد حمل و نقل مرکب و تحت شرایط ویژه بر خوردار می باشد. مطالب پیش گفته شده پس از ارائه در سه فصل، ۱- کلیات ۲- تعهدات، مسئولیت ها و شرایط طرح دعوی عامل حمل و نقل مرکب و متصدی ۳- حقوق و موارد معافیت عامل حمل و نقل مرکب و متصدی؛ در انتها با ارائه نتیجه گیری و پیشنهادات به اتمام می رسد.

واژگان کلیدی: عامل حمل و نقل مرکب - متصدیان حمل و نقل - قرارداد حمل و نقل مرکب بارنامه حمل مرکب - سقف قانونی مسئولیت

فهرست مطالب

صفحه	عنوان
	مقدمه ۱
۱	الف- بیان موضوع
۳	ب- اهمیت موضوع
۳	ج- پیشینه و ضرورت انجام تحقیق
۳	د- سؤالات اصلی تحقیق
۴	ه - فرضیات
۴	و- اهداف تحقیق
۵	ز- روش تحقیق
۵	ح- تقسیم بندی کلی مباحث
۶	فصل اول: کلیات
۷	طرح بحث
۷	گفتار نخست - تعریف حمل و نقل و انواع آن
۸	گفتار دوم - واسطه های حمل و نقل در حقوق فرانسه ، انگلیس و ایران
۹	الف - واسطه حمل و نقل در حقوق فرانسه
۹	۱- کمیسیونر
۱۶	۲- ترانزیتر
۱۸	ب- واسطه حمل و نقل در حقوق انگلیس
۱۹	ج- واسطه حمل و نقل در حقوق ایران
۲۱	گفتار سوم - تعریف عامل حمل و نقل مرکب
۲۵	گفتار چهارم - متصدی حمل و نقل و انواع تصدی در حقوق ایران
۲۹	الف - تصدی مستقیم
۳۱	ب- تصدی مع الواسطه
۳۱	۱- نمایندگی

۴۷	۲- فرورادر (Frorwarderi).....
۵۳	گفتار پنجم - روش های حمل و نقل.....
۵۴	الف - حمل و نقل سراسری.....
۵۴	ب- حمل و نقل مرکب (ترابری چندنوعی).....
۵۷	ج- حمل و نقل به روش کریر.....
۵۷	د- ترانس شپمنت (TRANS SHIPMENT).....
۵۸	گفتار هشتم - اسناد حمل.....
۵۸	الف- اسناد مالکیت.....
۵۹	۱- بارنامه و تعریف آن.....
۶۳	۲- انواع بارنامه.....
۶۳	۳- بارنامه ترابری چندنوعی (مرکب).....
۶۴	۴- بارنامه حمل مرکب فیاتا.....
۶۶	۵- ماهیت تجاری بارنامه مرکب (ترابری چندنوعی).....
۶۸	ب- اسناد حمل در کنوانسیونهای بین المللی.....
۶۹	ج - اسناد معمول در حمل کالا.....
	فصل دوم: بررسی تعهدات ، مسئولیت ها و شرایط طرح دعوی عامل حمل و نقل
۷۰	مرکب و متصدی.....
۷۱	طرح بحث.....
۷۱	گفتار نخست - تعهدات عامل حمل و نقل مرکب و متصدی.....
۷۱	الف - تعهدات عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو.....
۷۲	ب- تعهدات متصدی در حقوق ایران.....
۷۳	گفتار دوم - ماهیت تعهدات عامل حمل و نقل مرکب و متصدی.....
۷۴	الف - ماهیت تعهدات عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو.....
۷۵	ب - ماهیت تعهدات متصدی در حقوق ایران.....
۷۶	گفتار سوم - تعیین نوع و مبنای مسئولیت در معاهده ژنو و حقوق ایران.....
۷۶	الف - تعیین نوع مسئولیت در معاهده ژنو.....

۷۶	۱- بررسی نظام زنجیره ای.....
۷۷	۲- بررسی نظام یکنواخت
۷۹	ب - تعیین مبنای مسئولیت در معاهده ژنو
۸۷	ج - تعیین مبنای مسئولیت در حقوق ایران
۸۸	گفتار چهارم - بررسی مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب و متصدی.....
۸۸	الف - مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو
۸۹	۱- تعیین حدود مسئولیت
۹۳	۲- بررسی موارد عدم امکان تحدید مسئولیت
۹۸	۳- نحوه محاسبه خسارت
۹۹	ب- مسئولیت متصدی حمل و نقل در حقوق ایران.....
۹۹	۱- قانون مدنی
۱۰۳	۲- قانون تجارت
۱۰۴	۱-۲- عدم تحویل کالا به مرسل الیه
۱۰۸	۲-۲- تسلیم کالا به صورت ناقص و معیوب.....
۱۱۱	۳-۲- تأخیر در تسلیم
۱۱۳	۳- مسئولیت ناشی از تقصیر مأموران متصدی.....
۱۲۱	۳-۱- تعیین مسئولیت مدنی فورواردر
۱۲۲	۳-۲- تعیین مسئولیت مدنی کریر
۱۲۳	۴- مسئولیت متصدی در فرض اجتماع علت معافیت و تقصیر عمدی.....
۱۲۳	گفتار پنجم - شرایط طرح دعوی در معاهده ژنو و حقوق ایران
۱۲۴	الف- شرایط طرح دعوی در معاهده ژنو
۱۲۴	۱- اخطار
۱۲۵	۱-۱- صادر کننده و دریافت کننده اخطار
۱۲۶	۲-۱- ضمانت اجرای اخطار
۱۲۶	۳-۱- مهلت اخطار
۱۲۸	۲- مهلت اقامه دعوی

۱۲۸	ب- شرایط طرح دعوی در حقوق ایران
۱۲۹	۱- اقامه دعوی در مدت قانونی
۱۳۰	۱-۱- مهلت قانونی
۱۳۰	۲-۱- مرور زمان
۱۳۱	۲- عدم مختومه بودن دعوی اقامه شده
	گفتار ششم - دادگاه صالح برای رسیدگی به دعوی خسارت عامل حمل و نقل مرکب و
۱۳۱	متصدی
۱۳۲	الف - دادگاه صالح برای رسیدگی به دعوی خسارت در معاهده ژنو
۱۳۴	ب - دادگاه صالح برای رسیدگی به دعوی خسارت در حقوق ایران
	فصل سوم - حقوق و موارد معافیت عامل حمل و نقل مرکب و متصدی از
۱۳۷	مسئولیت
۱۳۸	طرح بحث
۱۳۸	گفتار نخست - حقوق عامل حمل و نقل مرکب و متصدی
۱۳۸	الف - دریافت کرایه
۱۳۹	ب - حق بررسی کالا و دریافت غرامت نسبت به اظهارات نادرست صاحبان کالا
۱۴۱	ج - حق تخلیه و بی اثر ساختن کالاهای خطرزا
۱۴۱	د - حق مراجعه به فرستنده برای هزینه های اضافی و خسارت ناشی از بسته بندی نامناسب
۱۴۲	ه - تحویل کالا
۱۴۳	و - حق حبس کالا برای دریافت کرایه و هزینه ها
۱۴۳	گفتار دوم- موارد معافیت عامل حمل و نقل مرکب و متصدی از مسئولیت
۱۴۳	الف - موارد معافیت عامل حمل و نقل مرکب در معاهده ژنو
۱۴۴	ب - موارد معافیت متصدی در حقوق ایران
۱۴۴	ج - بررسی معافیت قانونی در معاهده ژنو و حقوق ایران
۱۴۵	۱- تقصیر ارسال کننده
۱۴۷	۲- معافیت ناشی از حمل مواد خطرناک
۱۴۷	۳- تقصیر مرسل الیه و گیرنده کالا

۱۴۸	.....	۴- عیب ناشی از کیفیت خاص کالا
۱۴۹	.....	۵- فورس ماژور ، قوه قاهره ، علت خارجی
۱۵۴	.....	د - بررسی معافیت ناشی از شرط ضمن عقد در حقوق ایران و معاهده ژنو
۱۵۴	.....	۱- بررسی اعتبار شرط محدودیت مسئولیت در حقوق ایران و معاهده ژنو
۱۵۵	.....	۲- تعیین حدود مسئولیت در حقوق ایران و معاهده ژنو
۱۵۷	.....	۳- بررسی شرط عدم مسئولیت در حقوق ایران در معاهده ژنو
۱۶۲	.....	ه - معافیت ناشی از مرور زمان در حقوق ایران و معاهده ژنو
۱۶۲	.....	۱- معافیت ناشی از مرور زمان در حقوق ایران
۱۶۳	.....	۲- بررسی معافیت ناشی از مرور زمان در معاهده ژنو
۱۶۵	.....	و - معافیت ناشی از فعل نمایندگان متصدی در حقوق ایران و معاهده ژنو
۱۶۸	.....	نتیجه گیری و پیشنهادات
۱۶۸	.....	الف - نتیجه گیری
۱۷۲	.....	ب - پیشنهادات
۱۷۴	.....	فهرست منابع و مآخذ
۱۷۶	.....	ضمائم

مقدمه

رونق و افزایش مبادلات تجاری کشورها، در گرو متحرک بودن بخشهای کشاورزی، صنعتی و تجاری آنهاست، در رابطه با تجارت نیز بخش حمل و نقل از نقش کلیدی برخوردار می باشد. ملاحظه سهم چشمگیر حمل و نقل در بخش تمام شده کالا تنظیم و سازماندهی صحیح آن امری غیر قابل اجتناب می باشد. منتقل نمودن کالا از کارخانه تولید کننده تا مغازه فروشنده در عرصه بین المللی یعنی از نقطه ای واقع در داخل یک کشور تا نقطه ای واقع در کشور دیگر، نیازمند انجام یکسری امور متعدد و گوناگون می باشد مانند: جمع آوری کالا، دسته بندی کالا، انجام امور بیمه ای، امور مالیاتی، امور گمرکی، انتقال از وسیله ای به وسیله دیگر، حمل تا بندر، فرودگاه یا پایانه .. که انجام تمامی این امور در حمل و نقل مرکب توسط واسطه های حمل و نقل صورت می پذیرد.

الف- بیان موضوع

پیچیدگی و گستردگی عملیات گوناگون در زنجیره حمل و نقل حضور واسطه هارا توجیه می نماید. مداخله آنها در امور حمل و نقل به خصوص در مواقعی که وسایط حمل و نقل متفاوت می باشند با حدت بیشتری بروز می نماید.

در کشورهای گوناگون واسطه های حمل و نقل تحت عناوین متعددی نمایان می شوند در حمل و نقل مرکب، از میان این واسطه ها، شخصی مورد توجه است که مسئولیت تمامی امور ذکر شده در بالا را بر عهده می گیرد، به بیان دیگر واسطه مزبور تنها پاسخگو در برابر صاحب کالا می باشد، اعم از اینکه مباشرتاً دخالتی کرده باشد یا اینکه شخصی دیگر به نیابت از او انجام عمل را به عهده گرفته باشد .

در غیاب واسطه مزبور که دارای شهرت بین المللی نیز می باشد، هر کشوری برای رفع خلاء حقوقی مزبور با تکیه بر قواعد و تأسیسات حقوقی داخلی خود واسطه ای را مطرح می نماید. برای

نمونه در حقوق فرانسه به ، کمیسیونر حمل ونقل (حق العمل کار حمل ونقل) و ترانزیترتوسل می جویند. در انگلیس از تأسیسی به نام فورواردر و در آلمان از نهادی به نام اسپدیتر (spediteur) استمدادمی گیرند.

فقدان تأسیس بین المللی در این زمینه از یک سو و مشکلات حقوقی منبث از این فقدان از سوی دیگر، مؤسسات و سازمانهای تخصصی و بین المللی از جمله کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل متحد را طی چند دهه گذشته سخت به خود مشغول ساخته که در نهایت به همت کنفرانس مزبور و تلاشهای کشورهای عقب نگه داشته شده، معاهده ژنو ۱۹۸۰ در زمینه حمل و نقل به تصویب رسید. از طریق این معاهده ورود چهره ای به دنیای حمل و نقل بین المللی اعلام شد که آنرا "عامل حمل و نقل مرکب" می نامند.

در حقوق داخلی در این خصوص تأسیس حقوقی به چشم نمی خورد، با وجود خلاء حقوقی، متأسفانه مؤسسات حمل و نقل ملی در حقوق داخلی تمایل به سمت، به کاربردن عناوین و اصطلاحات خارجی پیدا نموده اند، بدون اینکه جایگاه حقوقی آنها در حقوق داخلی مشخص شده باشد، که آنهم بدور از عواقب خاص خود نمی باشد.

علی رغم اینکه کنوانسیون مزبور، حاصل نظارت کشورهای متعدد با منافع متضاد و نتیجه توافق حرفه های گوناگون در عملیات (امور ترابری) می باشد، اما جای بسی تأسف است که در به اجرا در آوردن کنوانسیون مذکور، از سوی این کشورها تمایل و رغبتی بروز داده نشده و در واقع کشورهای عقب نگه داشته شده، غافل از آنند که با اجرایی شدن کنوانسیون مزبور موجبات احتراز از خروج ارز از کشورهایشان که سخت بدان نیازمند می باشند، فراهم می گردد، علی هذا، کنوانسیون ۲۴ مه ۱۹۸۰ دوازده ماه بعد از قبول یا تصویب یا امضا ۳۰ دولت قابلیت اجرایی بخود خواهد گرفت، علی رغم اینکه برای لازم الاجرا شدن کنوانسیون مزبور، شرایط سخت و دشواری در نظر گرفته نشده است، بررسی سایت آنستیرال^۱ حاکی از آن است که تا به حال بیشتر از ۸ کشور خود را بدان ملحق نموده اند، لذا تاکنون به حد نصاب کافی برای لازم الاجرا شدن نرسیده است. نکته دیگر آنکه ایران نیز تا به حال به کنوانسیون مذکور ملحق نشده است.

¹www.uncitral.org

کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حمل و نقل بین المللی ترکیبی کالا^۱ یا همان معاهده ژنو ۱۹۸۰، چنانچه لازم الاجرا شود، در خصوص قرارداد های حمل بین المللی ترکیبی قابل اعمال خواهد بود.

ب- اهمیت موضوع

این کنوانسیون از طریق یک رژیم حقوقی اختصاصی به نیاز استفاده از پیشرفتهای جدید تکنولوژی در حمل و نقل، مانند کانتینری کردن پاسخ می گوید، مفهوم مسئولیت سراسری که در این کنوانسیون وارد شده، تاکنون فقط در قراردادهای تجاری وجود داشت و گنجاندن آن برای نخستین بار در یک کنوانسیون بین المللی تضمین می کند که طرف قویتر در قرارداد حمل چند گونه (مرکب) نتواند از مقررات آن عدول نماید، برخلاف این کنوانسیون، در کنوانسیونهای موجود مسئولیت بر حسب شیوه های مختلف حمل میان حمل کنندگان توزیع می شود، بنابراین هر حمل کننده فقط مسئول مسیر مشخص مربوط به خود در کل جریان حمل و نقل می باشد.

ج- پیشینه و ضرورت انجام تحقیق

در خصوص سابقه و پیشینه تحقیق محوله؛ نگارنده صرفاً عناوین مشابه ای از پایان نامه های مربوط به دهه های ۶۰ و ۷۰ دانشگاه شهید بهشتی را شنیده و یک مورد پایان نامه با عنوان "مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب با اتکا به معاهده ژنو" از دانشجو آقای حمیدرضا یوسفی نژاد به راهنمایی استاد مسعود اربابی متعلق به سال ۱۳۸۸ را در اینترنت دیدهام و نیز به مقاله ای هم عنوان با تحقیق پیش رو به قلم جناب آقای دکتر علیرضا محمدزاده وادقانی منتشر شده در مجله دانشکده حقوق و علوم انسانی در سال ۱۳۷۸ دسترسی پیدا نموده است.

در خصوص ضرورت انجام این تحقیق لازم به ذکر است که؛ از آنجایی که آشنایی با این سیستم حمل و نقل می تواند چه به لحاظ تئوری و چه به لحاظ عملی، به هنگام بروز اختلاف و طرح دعاوی مربوطه، مفید واقع شود و به ویژه که به علت برداشتهای متفاوت از پاره ای عبارات معاهده در خصوص مبانی مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب، تردید هایی به وجود آمده و از طرفی هم در خصوص وجود تفاوت میان دو عنوان عامل و متصدی، در حقوق داخلی احساس خلاء میشود؛ نگارش چنین تحقیقی از نیاز های جامعه امروزی می باشد.

¹.Unconvention On International Multimodal Transport Of Goods 1980

د- سوالات اصلی تحقیق

سوالهای اصلی تحقیق که سودای یافتن پاسخ های کامل به آن در واقع نگارنده ا را به انجام آن مصمم ساخته، شامل ۲ سوال اصلی زیر می باشد:

۱- عامل حمل و نقل مرکب کیست؟

۲- تعهد عامل حمل و نقل مرکب در کنوانسیون ژنو از چه نوعی می باشد؟

سوال فرعی تحقیق پیش رو به قرار زیر می باشند:

۱- نوع مسئولیت در کنوانسیون ژنو بر چه نظامی استوار می باشد؟

۲- حدود مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب و موارد عدم تحدید مسئولیت وی با توجه به کنوانسیون مزبور به چه نحوی می باشد؟

ه- فرضیات

در جهت پاسخگویی به سوالات اصلی پژوهش پیش رو، فرضیات زیر مطرح می گردد:

۱- شخصی که در برابر صاحب کالا مسئولیت جابجایی کالا را از نقطه ای واقع در یک کشور به نقطه ای واقع در کشور دیگر و توسط وسایل حمل گوناگون و تحت برنامه ای واحد در اداء دریافت کرایه به عهده می گیرد و در مقابل با توجه به مبنای قرارداد و هدف حمل و نقل تجاری از حقوق و امتیازاتی در برابر صاحب کالا برخوردار می باشد؛ عامل حمل و نقل مرکب نامیده می شد.

۲- در معاهده ژنو تعهد عامل از نوع تعهد به وسیله می باشد..

۳- در کنوانسیون ژنو، نظام یکنواخت مسئولیت با مراجعه نظام زنجیره ای در مورد مبلغ غرامت پذیرفته شده است.

۳- مبنای مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب مبتنی بر فرض تقصیر می باشد.

۴- مسئولیت عامل حمل و نقل مرکب مطابق ماده ۱۸ کنوانسیون محدود به سقف معینی است، اما این سقف در سه مورد، رخ دادن خسارت در بخش معینی از مسیر، ارتکاب تقصیر عمدی و سنگین از سوی عامل واسطه ها و اعلام ارزش کالا رعایت نمی گردد.

و- اهداف تحقیق

با توجه به آنکه این نوع از حمل و نقل، در واقع به معنای استفاده بهینه از امکانات انواع حمل و نقل بوده و با توجه به گسترش روزافزون حجم مبادلات و پیچیده شدن هر چه بیشتر قراردادهای مربوط به آنها و از طرفی وجود خلاءهای قانونی در زمینه حقوق داخلی و برداشتهای متفاوت از برخی عبارات معاهده؛ هدف از نگارش این تحقیق، روشن نمودن ابهامات و پرداختن به مباحث لازمه پیرامون معاهده ژنو، در خصوص مسئولیت و حقوق عامل حمل و نقل مرکب می باشد.

ز- روش تحقیق

روش تحقیق در این پایان نامه نیز همانند اغلب تحقیقات انجام گرفته در علوم انسانی به صورت کتابخانه ای و به شیوه تجزیه و تحلیل داده ها انجام پذیرفته است و گرد آوری مطالب و متون مطرح شده در آن نیز از طریق مراجعه و جستجو در کتابخانه های متعدد اعم از مجازی و غیر مجازی، به ترتیب نظیر کتابخانه ملی، کتابخانه دانشگاههای تهران و قم و نیز مراجعه به سایتهای اینترنتی گوناگون و همچنین بهره برداری از مقالات حقوقی مختلف موجود در نشریات الکترونیکی و غیر الکترونیکی به ترتیب نظیر سامانه الکترونیکی دانشگاه تهران و نشریات دانشکده حقوق دانشگاه تهران و.... و النهایه، فیش برداری و تنظیم مطالب و منابع به ترتیب اولویت و سپس طرح یک سری سؤالات اساسی و کلیدی و سپس پاسخ به آنها حاصل شده است.

ح- تقسیم بندی کلی مباحث

در ابتدا نکته لازم به ذکر در خصوص این تحقیق آن است که بدلیل انجام گرفتن آن در فضای کشور عزیزمان ایران در هر مبحث و بر حسب مورد، بطور مختصر به قوانین و آراء و وضعیت موجود در حقوق ایران نیز اشاره شده است.

در تحقیق حاضر پس از فصل اول که به کلیات اختصاص دارد، در فصل دوم به حقوق و تعهدات عامل حمل و نقل مرکب و مسئولیت ناشی از آن می پردازیم و فصل سوم رابه شرایط طرح دعوی و موارد معافیت از مسئولیت اختصاص داده ایم .

فصل اول - کلیات

طرح بحث

در این فصل که از شش گفتار تشکیل شده، به ترتیب به بررسی تعریف حمل و نقل و انواع آن، واسطه های حمل و نقل در حقوق کشورهای فرانسه، انگلیس و ایران، تعریف عامل حمل و نقل مرکب، متصدی حمل و نقل و انواع تصدی در حقوق ایران، روشهای حمل و نقل و اسناد حمل می پردازیم:

گفتار نخست – تعریف حمل و نقل و انواع آن

حمل و نقل یا همان جابجایی کالاها، اشیا و انسانها از یک نقطه به نقطه دیگر سرآغاز و از جمله خصلتهای ماندگار و ذاتی انسانها می باشد، از این رو سابقه ارتباط آشنایی انسانها با این پدیده به دوران باستانی بازمی گردد و از قدیمی ترین طرق تجارت، همانا مبادله یک کالا با کالای دیگر را می توان برشمرد که نیاز مبرم به جابجایی اجناس و حمل و نقل را دارا بوده است. از دیگر نیازهای مبرمی که در شرایط زمانی و مکانی ویژه، در توسعه پدیده حمل و نقل نقش بسزایی را داشته است، مسائل نظامی می باشد، هیچ دولت و یا سازمان سیاسی بدون در اختیار داشتن زنجیره حمل و نقل و ارتباطات، قادر نخواهد بود که موجودیت خود را به تثبیت برساند، چرا که انتشار اصول و قوانین مملکتی و اداره تشکیلات داخلی و نیز جابجایی قوای نظامی و امنیتی همگی در پرتو یک سیستم حمل و نقل مطمئن و ارتباطات قوی استوار می باشد.

در روزگاران گذشته که عهد و پیمان به صرف صحبت و سخن کافی بود تا محموله به دست کاروان سالاری سپرده شود، جاده ای چون ابریشم و قاره ای چون آسیا پیموده گردد ولی با گسترش مبادلات بازرگانی بارها سنگین تر و وسایل حمل و نقل سریعتر گردید؛ از طرفی روابط هم پیچیده تر گردید تا جایی که دیگر آن قول و قرارهای شفاهی جای خود را به وضعیتی داده که فروشنده و خریدار حتی یکدیگر را نیز حضوراً ملاقات نمی نمایند و بایست سر گذاشته شدن دوران جنگ صاحبان کالا و متصدیان حمل و نقل، اکنون این پدیده به صنعتی تبدیل گشته که رشته های گوناگون آن حیات اقتصادی بشر را همچون رشته هایی مستحکم تغذیه می نمایند. حمل و نقل در یک تقسیم بندی کلی به سه رشته حمل و نقل زمینی، دریایی و هوایی تقسیم می گردد که خود حمل و نقل زمینی

مشمول بر سه شاخه جاده ای (شهری، بین شهری)، ریلی (راه آهن) و لوله ای (جهت انتقال نفت و گاز و آب) می باشد.^۱

اگر این کره خاکی فاقد اقیانوسهای پهناور، رشته کوه های مرتفع و رودخانه های طولانی می بود و آدمیان برای جابجا کردن کالاهای خود از یک نقطه به نقطه دیگر آن، حریص نمی بودند، در این حالت صرف استفاده از یک نوع وسیله حمل و نقل کفایت می نمود، لیکن در حال حاضر نظریه رویه روبرو افزایش مبادلات تجاری و پیشرفت روزافزون جوامع، حمل و نقل سریع و درعین حال با اطمینان کالای سنگین و پر حجم امری ضروری به نظر می رسد که به منظور احاطه بر موانع طبیعی، عاملین و متصدیان حمل و نقل در جابجایی کالاها از یک نقطه به نقطه دیگر به انواع مختلف وسایل حمل و نقل توسل جسته^۲ که اصطلاحاً امروزه از آن به (ترابری چندنوعی) یا (مختلط) یا (مرکب) یاد می نمایند.^۳ در این نوع از ترابری یا به عبارت دیگر حمل و نقل، جابجایی بدون توقف کالا از یک نقطه داخل یک کشور به نقطه ای واقع در کشور دیگر و بوسیله حداقل دو نوع از وسایل حمل و نقل که هر یک سیستم حقوق متفاوتی بر آنها حاکم است (نظیر کامیون-کشتی) و تحت مسئولیت شخصی واحد و نیز تحت شمول بارنامه ای واحد صورت می پذیرد توضیحات بیشتر در مورد این روش از حمل و نقل در مباحث آتی و در گفتار پنجم (روشهای حمل و نقل) از منظر خوانندگان محترم خواهد گذشت.

گفتار دوم- واسطه های حمل و نقل در حقوق فرانسه، انگلیس و ایران

در این گفتار ابتدا به بررسی واسطه های حمل و نقل در حقوق فرانسه و تحت دو عنوان "کمیسیونر" و ترانزیترو مشابعت ها و تفاوت های آنها با هم می پردازیم؛ سپس در بخش بعدی از واسطه های حمل و نقل در حقوق انگلیس و تحت عنوان "فورواردر" یاد مینماییم. در انتها نیز حقوق ایران را به لحاظ وجود چنین واسطه های و عناوین مشابه با آن مورد بررسی قرار میدهم.

^۱. توفیق عرفانی، مسئولیت مدنی متصدیان حمل و نقل زمینی «جاده-ریل»، چاپ اول، (تهران: انتشارات آثار اندیشه، چاپ اول ۱۳۸۵)، صص ۷-۸-۱۳.

^۲. علیرضا محمدزاده و ادقانی، "ترابری چندنوعی و نارسایی قانون داخلی"، *مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی دانشگاه تهران*، ۳۰ (۱۳۷۲): ص ۱۰۳.

^۳. در زبان فرانسه ترابری چندنوعی را: (Transport Multimodal) یا (Transport Combine) و در زبان انگلیسی combined Transport یا (Transport Intermodal) می نامند.

الف - واسطه حمل و نقل در حقوق فرانسه

در فرانسه در زمینه حمل و نقل اشخاص تحت عناوین متفاوتی اقدام به ارائه خدمات می نمایند از جمله این عناوین، کمیسیونر حمل و نقل و ترانزیتور می باشد با وجود آنکه وظایف و وضعیت هر یک از آنها به لحاظ حقوقی مشخص شده است، لیکن اختلاط آنها چه از بابت مشتریان و چه از سوی دست اندر کاران حمل و نقل، کم نمی باشد. پاره ای اوقات مجریان حمل و نقل بدون لحاظ نوع فعالیتی که انجام می دهند و به علل متفاوت، خود را ترانزیتور و یا کمیسیونر معرفی می نمایند، این درحالیست که هر کدام از این واژه ها به یکسری فعالیت‌های ویژه تعهدات و مسئولیت‌های خاص اطلاق می گردد.

ترانزیتور صرفاً یک نماینده ساده می باشد، کمیسیونر جریان حمل و نقل را از ابتدا تا انتها تنظیم می نماید و جایگزین فرستنده کالا می گردد. در ذیل ابتدا به شرح کمیسیونر حمل و نقل (حق العمل کار حمل و نقل) می پردازیم.

۱- کمیسیونر

کمیسیونر حمل و نقل یکی از مشاغل واسطه گری در خصوص حمل و نقل می باشد که با توسعه تجارت از قرن ۱۶ معمول می گردد و در قرن هجدهم، بعضی پارلمانها اقدام به ارائه تعریف و توصیف حقوقی آن پرداخته اند.

ژوسران در توصیف کمیسیونر می گوید.^۱ واسطه ای که برای فرستنده کالا حامل صرفه جویی در وقت، هزینه و جنگ و اعتصاب است حرفه ای که با تخصصی شدن اموریکی از ویژگیهای عصر حاضر هماهنگ است.

کمیسیونر با ارائه نمودن خدمات از آغاز تا پایان، جابجایی کالا را از نقطه ای به نقطه دیگری سازماندهی می نماید. کمیسیونر در دو وضعیت مختلف وارد عمل می شود: ۱- زمانی که جابجایی پیچیده می باشد و کالا می بایست تحویل وسایل نقلیه گوناگون قرار گیرد در این موارد او

^۱. علیرضا محمدزاده وادقانی، " طرح وضعیت حقوقی واسطه های حمل و نقل در حقوق ملی و بین المللی "، مؤسسه حقوق تطبیقی، (مهرماه ۱۳۷۸): ص ۶.

^۲. همان، نقل از: Nessoivitch(s).La Commission De Transport en Droil Internation Universite,De Paris 1982,p.10.

^۳. همان، ص ۸، نقل از: Rodiee.Droit Des Transports .Tnspport Terrestres Et Aerius,s iREY.1997.2.

همچون جوشکار، کالا را از حمل و نقل کننده قبلی دریافت و در انبار قرار می دهد و سپس به حمل کننده بعدی تحویل می نماید.^۲ گاهی جابجایی کالا ساده می باشد و جابجایی توسط چندین حمل کننده جاده ای صورت می پذیرد. لیکن صاحب کالا از اینکه بایستی به چه کسی رجوع نماید، نا آگاه می باشد در هر صورت فوق، صاحب کالای بایست به کمیسیونر مراجعه نمایند و عملیات جابجایی را با انتخاب وسایط حمل مناسب و نیز توسط ترانزیتر معتبر انجام می دهد.

کمیسیونر اقدام به سازماندهی مجموع عملیات از ابتدا تا انتها می نماید و عموماً به طور مشخصی به حمل کالا مبادرت نمی ورزد. و یا آنکه به حمل بخش اولیه اکتفا می نماید و برای بقیه مسیر به انتخاب و صلاح دید خود اقدام به تعیین حمل کننده مناسب می نماید. لذا کاملاً کمیسیونر از حمل کننده متمایز می باشد، اگرچه در پاره ای اوقات میان این دو، اختلاط پیش می آید که آن هم حاکی از ۱- قبول جابجایی کالا از سوی هر دو به مشتری ۲- حمل به صورت شخصی توسط کمیسیونر، می باشد البته این ابهام زمانی شدیدتر می گردد که مؤسسه واحد زمانی خود را تحت عنوان حمل کننده و پاره ای مواقع کمیسیونر معرفی نماید.

عبارت "ارباب مسیر و وسایط حمل است". تعیین کننده فعالیت کمیسیونر می باشد. تخصص وی ایجاب می نماید که در انتخاب مسیر و نوع حمل و از آزادی عمل برخوردار باشد و در مقابل این آزادی عمل از مسئولیت سنگینی نیز برخوردار است، برخلاف ترانزیتر که از قواعد عمومی و کالت تبعیت می نماید، کمیسیونر حمل و نقل تابع نظامی خاص که بوسیله مواد ۹۶ لغایت ۱۰۲ قانون تجارت فرانسه تعیین گشته اند می باشد، مسئولیت کمیسیونر بنظر سنگینتر از نماینده می باشد و در راستای وصول نمودن پرداختهایش امتیازاتی را دارا می باشد. بر این اساس است که واسطه حمل و نقل با توجه به فضای موقعیت، پاره ای اوقات مدعی عنوان، و زمانی از مخاطب قرار گرفتن فراری می باشد.

دعای مطروحه و متعدد در این خصوص تأییدی بر مطلب مزبور می باشد. در رویه های قضائی بسیاری که مورد قبول قرار گرفته اند، شخصی که انتخاب مسیر و نوع حمل را بر عهده داشته و در کمال استقلال به امر سازماندهی عملیات می پرداخته است؛ کسی جز کمیسیونر حمل و نقل تلقی نمی شود و شخصی که صرفاً دستورات مشتری را اجرایی نموده، ترانزیتر در نظر گرفته می شود.^۱ دادگاهها برای احراز سازماندهی عملیات که وصف مشخصه کمیسیونر می باشد به عواملی نظیر

^۱ علیرضا محمدزاده و ادقانی، پیشین، ص ۹؛ نقل از: Martine Remond-Gouilloud / *Martime*, 1988, pedone, p.395

صدور فاکتور مقطوع، انجام عملیات به نام شخص سازمان دهنده، عهده داری عملیات از ابتدای آنها، عنایت و توجه می‌ورزند. مساله آزادی در انتخاب مسیر و وسایط نقلیه از استقلال برخوردار می‌باشد. آمدن پرداخت وجوه با اسناد مدیونیت و بدهکاری که کمیسیونر به او ارائه می‌دهد محتاطانه عمل می‌نماید، چرا که کمیسیونر علی‌رغم برخورداری از حق انتخاب مسیر و وسایط نقلیه، از الزام به رعایت منافع آمر نیز برخوردار می‌باشد برای مثال، عدم حمل کالای سنگین و کم بها توسط هواپیما، آزادی نسبی در انتخاب مسیر و نوع وسیله حمل، از جمله مشخصات مشهود کمیسیونر می‌باشد و این امر از موجبات تمایز آن از سایر واسطه‌های حمل و نقل همانند ترانزیترو و کیل می‌باشد؛ اگرچه ترانزیترو و کیل نیز به طور قطع از نوعی آزادی عمل برخوردارند که چنانچه غیر از این می‌بود صرفاً سخنگویی بیش نبودند، اما کمیسیونر از آزادی عمل بیشتری برخوردار می‌باشد، همانطور که مسئولیت‌هایش نیز به مراتب پیچیده و سنگین تر می‌باشد. در قراردادی که وکیل به حساب موکل خود منعقد می‌نماید، دیگر ضامن اجرای درست آن بتوسط شخص ثالث نمی‌باشد و این درحالیست که کمیسیونر می‌بایست در مقابل آن نیز پاسخگو باشد. در تعریف کمیسیونر می‌توان بیان نمود، شخصی است که با داشتن حق انتخاب مسیر و وسیله حمل، اجرای حمل و نقل کالا را به نام خود و به حساب مشتری متعهد می‌شود.

کمیسیونر حمل و نقل حرفه ایست که تعهد به جابجایی کالا از آغاز تا انتهای مسیر را بر عهده می‌گیرد، درست عکس حمل کننده که مباشرتاً اقدام و تعهد به جابجایی می‌نماید علی‌رغم این موضوع کمیسیونرها به طور عموم بخش آغازین و یا پایانی حمل را خود شخصاً انجام می‌دهند و این موضوع فاقد اهمیت است که حمل بخشی از مسیر، شخصاً توسط کمیسیونر صورت پذیرد و یا خیر، و همچنین صور پرداخت حق الزحمه وی اعم از اینکه پرداخت به نحو درصد، مبلغ مقطوع و یا در برابر ارائه صورتحساب باشد نیز هیچ گونه اثری در ماهیت امر برخوردار نمی‌باشد.

از نکات فاقد اهمیت دیگر در ارتباط با کمیسیونری همانا، ترتیب وسایط حمل مورد استفاده (هواپیما، کامیون، قطار، کشتی) افشای عدم افشای نام آمر، می‌باشد.^۱

قرارداد منعقد میان کمیسیونر و آمر، قراردادی اضافیست و از جهت انعقاد آن، قانون تشریفات ویژه ای را قائل نشده است، این قرارداد قائم به شخص نبوده و لذا کمیسیونر قادر خواهد بود که مأموریت خود را به کمیسیونر دیگری محول نماید. معمولاً امری که متداول است آن است که با توجه به اینکه

^۱ علیرضا محمدزاده و ادقانی، پیشین، صص ۱۰-۱۱؛ نقل از: Rdiere, *Opcit*, 805.et.p.809.